Deutscher Bundestag **Drucksache 19/9259**

19. Wahlperiode 10.04.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Renata Alt, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Markus Herbrand, Manuel Höferlin, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Oliver Luksic, Alexander Müller, Dr. Stefan Ruppert, Matthias Seestern-Pauly, Michael Theurer, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Geschäftsluftfahrt in Deutschland

Der kommerzielle Luftverkehr operiert auf vielen Verbindungen nicht nonstop und nur zu festgeschriebenen Zeiten. Das letzte Jahr hat außerdem gezeigt, dass besonders große Flughäfen verspätungsanfällig sind. Im Gegensatz dazu steht die Geschäftsluftfahrt für Verkehr „on demand" ohne Umstieg. Damit ergeben sich für die Reisenden oft deutlich kürzere Tür-zu-Tür-Reisezeiten. Wie eine Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V. zeigt, üben sich die Ersparnisse positiv auf die Kostenfunktion der Nutzer aus (www.dlr.de/fw/desktop default.aspx/tabid-2931/4472_read-46217/).

Flughäfen bzw. Flugplätze werden von der Deutschen Flugsicherung (DFS) entweder für Instrumental Flight Rules (IFR) oder Visual Flight Rules (VSR) genehmigt. Das bedeutet, dass ein Flugzeug nicht ohne die entsprechenden Instrumente auf einem Flughafen bzw. Flugplatz für IFR landen darf. Wenn die DFS IFR-Anflüge flächendeckend umsetzt, kann die Anzahl der IFR-Flugplätze deutlich erhöht werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Verkehrs- und Sonderflugplätze gibt es in der Bundesrepublik Deutschland?
2. Wie viele davon sind nach Instrument Flight Rules (IFR) zugelassen?
3. Wie viele davon sind lediglich nach Visual Flight Rules (VFR) zugelassen?
4. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Auslastung der Verkehrs- und Sonderflugplätze, die nur für VFR zugelassen sind?
5. Wie viele Verkehrs- und Sonderflugplätze sind in den letzten zehn Jahren geschlossen worden (bitte aufschlüsseln)?
6. Sind Anflüge an Verkehrs- und Sonderflugplätze nur mithilfe von GPS grundsätzlich möglich?
7. An welchen Verkehrs- und Sonderflugplätze ist der Anflug nur mithilfe von GPS erlaubt (bitte aufschlüsseln)?
8. Was ist notwendig, damit ein Verkehrs- oder Sonderflugplatz die Genehmigung zum Anflug mithilfe von GPS erhält?

9. Wie lange dauert es, bis ein Verkehrs- oder Sonderflugplatz die Genehmigung zum Anflug mithilfe von GPS erhält?
10. Plant die Bundesregierung, Anflüge an Verkehrs- und Sonderflugplätze nur mithilfe von GPS flächendeckend zu ermöglichen?

    Wenn nein, warum nicht?
11. Wie viele Pilotenlizenzen für den Instrumentflug (Allwetterflug) fallen auf Berufspiloten?
12. Wie viele Pilotenlizenzen für den Instrumentflug (Allwetterflug) fallen auf Privatpiloten?
13. Welche Rolle spielen Verkehrs- und Sonderflugplätze für die Benutzung von voll-elektrischen Senkrechtstartern (Flugtaxis)?
14. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirtschaftlichkeit der Geschäftsluftfahrt?
15. Wie bewertet die Bundesregierung die Reisezeitersparnis bei der Geschäftsluftfahrt im Gegensatz zum Linienverkehr?
16. Welche Auswirkungen hat die Reisezeitersparnis auf die Produktivität von Unternehmen und Mitarbeitern?

Berlin, den 4. April 2019

Christian Lindner und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333